

Guntern dargelegt hat –: Es geht heute um eine Solidaritätsaktion des Westens. Ich glaube, in diesem Umfang dürfen wir uns an dieser Solidaritätsaktion sicher beteiligen. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie dem Kredit zustimmen wollten.

Miville: Herr Bundesrat, Ihren Vorwurf müsste und würde ich entgegennehmen, wenn ich die Antwort unseres Botschafters im «Tages-Anzeiger» gesehen hätte. Ich hätte sie dann gewiss in meine Überlegungen einbezogen. Aber es ist einfach so – und ich bitte, mir das zu glauben –, dass ich diese Nummer des «Tages-Anzeigers» offenbar nicht gesehen und nicht gelesen habe.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1 et 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 33 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

80.081

Kampf- und Schulflugzeuge. Beschaffung Avions de combat et avions-école. Acquisition

Botschaft und Beschlussentwurf vom 12. November 1980
(BBl 1981 I, 190)

Message et projet d'arrêté du 12 novembre 1980
(FF 1981 I, 222)

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Muheim, Berichterstatter: In der Kommission war Eintreten auf die Vorlage unbestritten. Ich möchte dies auch hier im Rate wünschen und Ihnen daher den Antrag unterbreiten, auf die Vorlage einzutreten. Die eigentlichen Probleme werden sich dann bei den einzelnen Beschaffungen stellen. Aus dem Beschlussentwurf lässt sich ableiten, dass es vor allem vier Probleme sind, die wir in der Detailberatung separat zu behandeln haben werden. Dies je einzeln mit den entsprechenden Antrags- und Abstimmungsmöglichkeiten. In einem ersten Teil wird über die Tiger-Vorlage zu sprechen sein; in einem zweiten Punkt werden wir die Probleme des Schulflugzeuges behandeln. Schliesslich wird die Frage der Personalplafonierung im Sinne des Artikels 1 Absatz 3 der Vorlage zu entscheiden sein. Dann wird eine kurze Erläuterung über die Zusatzbeschaffung von vier weiteren

Kampfflugzeugen des Types Tiger unter den in der Vorlage genannten Voraussetzungen zu geben sein.

Zum Eintreten selbst hat der Kommissionspräsident lediglich darzutun, wie sich Ihre Kommission mit diesem recht komplexen Problem befasst hat. Für das Parlament stellt sich immer wieder die Frage, wie Nichtfachleute, Nichtspezialisten, sondern Generalisten an Probleme herankommen, die eine recht komplexe Struktur aufweisen. Wir können aus eigenem Wissen und eigener Erfahrung lediglich die politischen, kommerziellen und allgemein menschlichen Elemente beibringen. Es ist nämlich nicht unsere Aufgabe, technische Probleme im einzelnen zu beherrschen, flugzeugtechnische und ausbildnerische Fragen zu behandeln. Wir müssen auch keine industriellen Detailkenntnisse einbringen.

Deshalb sah sich die Militärkommission vor die Frage gestellt: Wie packen wir ein solch komplexes Beschaffungsprogramm an? Wie kommen wir auf den *nervus rerum*? Wie kann eine Kommission tief in die Sache hineinschauen?

In folgender Weise war unsere Arbeit gedacht und auch durchgeführt worden: Zunächst wollte man wissen, wie im Rahmen der Verwaltung einen solche Frage angepackt und in eine Vorlage übergeführt wurde. Wie waren Zusammenhang und Zusammenarbeit zwischen der GRD, der Gruppe für Ausbildung, der Flieger und Flab, der Generalstabsabteilung usw.? In einer zweiten Sitzung haben wir uns unter Zuzug von Experten in das Problem der Flugzeugbeschaffung einführen lassen. Schliesslich wurde geprüft, wie die Pilatus-Werke und Altenrhein behandelt bzw. wie mit ihnen verhandelt worden war. Der Weg über die Aufdeckung von allfälligen Widersprüchen bildete einen gewissermassen klassischen Zugang, um in dieser vieldimensionalen Frage zum Kern vorzustossen. Beachtet haben wir auch die Art, wie Persönlichkeiten der Verwaltung, der Armee und Experten aus der Industrie ihre Anliegen vorgetragen, auf unsere Fragen reagiert und die ihnen gestellten Probleme behandelt haben.

Einen allgemein-menschlichen, übrigens sehr erfolgreichen Zugang für alle Generalisten bildet die Frage nach der Plausibilität. Der sogenannte gesunde Menschenverstand gibt auch einem Parlamentarier Anlass und Grund, sich in einer schwierigen Frage ein eigenes Urteil zu bilden, wenn zuvor die übrigen Entscheidungsverfahren streng gehandhabt wurden.

Mit der Suche nach einer klaren Trennung der Verantwortlichkeiten auf der Stufe der Fachleute, mit einer klaren Zuweisung der Verantwortlichkeiten bei der Armee, bei der GRD und mit einer klaren Abgrenzung unserer parlamentarischen Zuständigkeiten haben wir dieses Problem zu bewältigen versucht. In einem Hearing wurden die Interessenvertreter direkt sowie gleichzeitig auch Leute aus der Verwaltung zu den gleichen Problemen befragt, um schliesslich drei Experten zuzuziehen. Es waren dies Prof. Max Berchtold, ETH, Zürich, Generaldirektor Rudolf Schmid, Gebrüder Sulzer AG, und Hans-Rudolf Leutwyler von der Schweizerischen Luftverkehrsschule und Pilot bei der Swissair. Hearings über komplexe Probleme können uns aber nicht Lösungen bringen. Sie haben den Hauptzweck, problembewusst zu werden. Aussprachen von morgens 9 bis etwa 16 Uhr haben Ihrer Kommission aufgezeigt, wo und in welcher Art Probleme vorhanden sind. Daraus haben wir dann neun Problemkreise formuliert und sie der Verwaltung zur Beantwortung überwiesen.

Wichtig schien uns, dass wir nicht selbst Untersuchungen anstellten. Dies wäre nach Ueberzeugung des Sprechenden ein völlig untaugliches Instrument. Dazu müsste man entweder militärischer Ausbildner, oder man müsste sogar Pilot oder man müsste Industrieller sein oder was denn immer. Wir haben jedoch die Verwaltung, das EMD, gebeten – oder wenn sie lieber wollen: verpflichtet –, kontradiktorisch mit den Industriellen die Angelegenheit zu behandeln und Ihrer Kommission genau darzulegen, welche Sachverhalte unbestritten sind, d. h. welche Sachverhalte sowohl von den Fachleuten der Verwaltung wie auch von den Indu-

strievertretern als übereinstimmend erklärt werden und wo die Meinungen, die Bewertungen, aber auch die Behauptungen auseinandergehen. Dadurch hat sich für Ihre Kommission eine aussagekräftige Auslegeordnung der Probleme, der Gegensätze und der Verschiedenheiten der Meinungen herauskristallisiert. Das bildete denn die Grundlage unserer Entscheidungsfindung, eine Entscheidungsfindung übrigens, die dazu führte, dass wir Ihnen heute Eintreten auf diesen Bundesbeschluss empfehlen. Ich bitte, den diesbezüglichen Text auf Seite 33 der Botschaft zur Hand zu nehmen. Schlussbemerkung: Im Jahre 1981 will der Bundesrat zwei Rüstungsvorlagen präsentieren. Das im Gegensatz zu den üblichen Verfahren. Ihre Kommission war zu Beginn keineswegs begeistert. Wir glaubten zuerst, man wolle zunächst einmal die «Fliegeranliegen» durchbringen, um dann im Herbst 1981 die Beschaffungen für die Panzerabwehr, die in den eidgenössischen Räten auf eine sehr grosse Unterstützung zählen kann, vor die Räte zu bringen. Wir haben aber erkennen müssen –, dass der Bundesrat sachliche Gründe hat, welche das Vorgehen bei dieser Vorlage rechtfertigt. Ihre Kommission hält fest, dass das Vorlegen von zwei Rüstungsbotschaften in einem einzigen Jahr nur in Ausnahmefällen zulässig sei, nämlich nur dann, wenn gewichtige sachliche Gründe dies nicht nur rechtfertigen, sondern es geradezu als notwendig erscheinen lassen. Dies trifft heute zu. Soviel zum Eintreten.

Präsident: Der Herr Kommissionspräsident hat mir gesagt, dass er, wenn kein Nichteintretensantrag gestellt werde, beantrage, von einer weiteren Eintretensdebatte abzusehen und sofort zur Detailberatung überzugehen. Dies, weil die grundlegenden Fragen der Vorlage mit Vorteil erst im Rahmen der Detailberatung behandelt werden sollten. Wird gegen dieses Vorgehen Einspruch erhoben? Wenn nicht, dann frage ich an, ob ein Nichteintretensantrag gestellt wird? Es ist dies nicht der Fall.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 1 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Beschaffung von Kampfflugzeugen vom Typ Tiger

Acquisition d'avions de combat du type Tiger

Muheim Berichterstatter: Bei Artikel 1 möchten wir zunächst die Tiger-Beschaffung vorwegnehmen. Auch wenn in Artikel 1 Absatz 1 im Text selbst Tiger und Schulflugzeuge genannt sind, so muss der Rat und müssen Sie Gelegenheit haben, zu jedem einzelnen Beschaffungsantrag Ihre Anträge einzubringen.

Zur Tiger-Beschaffung sei folgendes ausgeführt: Der Bundesrat beantragt dem Parlament die Gewährung eines Kredites in der Höhe von 770 Millionen Franken zur Beschaffung einer zweiten Serie derartiger Flugzeuge. Dieser Betrag ist ein Teilbetrag des Artikels 1 Absatz 2 der Vor-

lage. Die Luftwaffe soll damit 32 weitere Einsitzer und sechs Doppelsitzer erhalten und dadurch in ihrer Kampfkraft gestärkt werden. Im Gesamtkredit von 770 Millionen sind inbegriffen: Beschaffung der Flugzeuge, der Munition, des Ersatz- und Bodenmaterials, Ausbildungshilfen usw. Eingeschlossen ist auch eine geschätzte Teuerung; ich komme auf diese Frage noch zurück. Wir haben die verbindliche Zusicherung, dass Teile dieser Gesamtbeschaffung durch die schweizerische Industrie, Militärwerkstätten inbegriffen, «bewältigt» werden können. Militärisch geht es darum, die überholten Venom-Flugzeuge definitiv zu ersetzen. Unsere Luftwaffe wird sodann über die Mirage, über den Tiger als Raumschutzflieger und schliesslich über die Hunter als Erdkampfflieger verfügen.

Sollten Sie und sollte der Nationalrat dieser Beschaffung zustimmen, würde ungefähr Ende 1982 mit der Endmontage der ersten Flugzeuge dieser Nachserie begonnen werden können. Die Ablieferung würde etappenweise zwischen Mitte 1983 und Frühjahr 1985 erfolgen. Diese Termine spielen eine gewisse Rolle im Blick auf das Geschäft «Schulflugzeug». Es handelt sich hier wiederum um eine Beschaffung aus den Vereinigten Staaten von Amerika. Dortige Armeekäufe unterliegen den Vorschriften der «Foreign military sales», und wir haben uns seinerzeit in der Kommission, bei den Panzerhaubitzen, und auch hier im Plenum mit den für unsere Verhältnisse eher sonderbaren Beschaffungsarten in den USA befasst; denn es geht zunächst darum, in einem Abkommen zwischen der Schweiz und dem amerikanischen Staat den Kauf – ich möchte sagen – prinzipiell zu tätigen und dann durch Sonderverträge mit den Herstellerfirmen, mit Northrop und General Electric, die eigentlichen Kaufgeschäfte abzuschliessen. Eines steht fest: Die amerikanische Regierung steht unter diesen gesetzlichen Grundsätzen und darf danach u. a. beim Verkauf ins Ausland keinen Gewinn erzielen. Wir haben schon früher in der Kommission und auch im Plenum darüber diskutiert: Was heisst denn kein Gewinn? Aber es ist nun einfach so: Es ist für uns eine feste Tatsache, dass auch wir über diese Vorschriften nicht hinweggehen können. Die Amerikaner rechnen die Flugzeugbeschaffung nicht zu Fixpreisen ab, sondern ermitteln die eigentlichen Produktionspreise mit entsprechenden Zuschlägen für Entwicklungskosten usw.

Wir haben somit der amerikanischen Regierung alle durch diesen Kauf entstehenden Kosten zu bezahlen. Diese können höher liegen, als man jetzt geschätzt hat; sie können auch niedriger sein. Das ist von heute aus in die Zukunft einfach nicht zu klären. Es kommt noch hinzu, dass vor allem bei den Käufen in Amerika das Teuerungsproblem eine für die verantwortlichen Instanzen unseres Landes unabsehbare Grösse zur Erfassung genauer Kosten darstellt. Man hat Hochrechnungen der amerikanischen Teuerungsquote für die nächsten Jahre angestellt. Sie können sich über die Unverbindlichkeit solcher Rechnungen selbst ein Bild machen.

Es kommt dazu, dass wir ein drittes Problem – immer unter dem Blickpunkt der Kosten – zu bewältigen haben, nämlich das der Wechselkursentwicklung. Die jetzigen Schweizerfranken-Vorlagen, die jetzigen Kosten von 770 Millionen, beruhen auf der Annahme eines Wechselkurses von Fr. 1.70 pro US-Dollar. Wenn der Höhenflug des Schweizerfrankens weiter anhalten sollte, können Sie sich vorstellen, wie wir schliesslich völlig andere Frankenbeträge bezahlen müssten, als wir sie heute in der Vorlage beschliessen.

Ich stelle fest: Es sind drei Punkte: –

1. die Sonderregeln Amerikas,
2. die Teuerungsentwicklung in Amerika mit den entsprechenden Gleitpreisen für die verschiedenen Teillieferungen und Materialien und
3. die Wechselkursschwierigkeiten –, die uns den heutigen Kauf unter dem Blickpunkt der Kreditsumme als sehr unsicher erscheinen lassen. Der Bundesrat, aber auch Ihre Kommission bedauern das sehr, aber es ist eine unumstössliche Tatsache.

Noch kurz zur sogenannten Beteiligung: Wir haben eine doppelte Beteiligung: zunächst einmal die direkte derart,

dass die Einsitzer, mit Ausnahme eines einzigen Flugzeuges, und alle Doppelsitzer im Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen endmontiert werden. Einzelne Baugruppen, wie etwa Landeklappen, Höhen-, Quer- und Seitenruder, werden in Teillizenz durch private schweizerische Flugzeugindustriewerke und durch das Eidgenössische Flugzeugwerk in der Schweiz hergestellt. Wichtige Firmen, die jetzt schon feststehend an diesem Auftrag partizipieren, sind unter anderem die Mecaplex SA, Grenchen; 1) das Flugzeugwerk Emmen; 2) das Flugzeugwerk Altenrhein AG; 3) die Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik AG, Schlieren; 4) die Transair (Suisse) SA, Genève. Diese Aufzählung mag Ihnen zeigen, dass in dieser Lizenzfabrikation der Tiger ein gewisses industriell vorteilhaftes Element für unsere Wirtschaft liegt. Total sind es 65 Millionen Franken, die in unserem eigenen Wirtschaftsraum wertgeschöpft werden. Das ist die direkte Beteiligung. Die indirekte schliesst an den früheren Kompensationsabkommen an. Sie mögen sich noch erinnern an die Hoffnungen und Enttäuschungen, die sich an jenes Abkommen anschlossen. Für heute steht fest, dass das damals abgeschlossene Minimalziel von «30 Prozent Kompensation» überschritten ist. Es hat also für unsere Wirtschaft etwas herausgeschaut, im Sinne von Lieferungen nach Amerika. Es wird auch mit dieser Vorlage – ich bitte Sie, die Randziffer 213.23 im Detail zu lesen – die Vereinbarung mit dem amerikanischen Verteidigungsdepartement erneuert. Es wird sodann mit den beiden Firmen General Electric und Northrop wiederum ein Kompensationsvertrag mit klaren Lieferbeteiligungen abgeschlossen; und, was mir und Ihnen zweifelsohne als wichtig erscheint; dass, soweit es amerikanische Gesetze überhaupt zulassen, die amerikanischen Behörden auf Verlangen schweizerischer Anbieter auf Einfuhrzölle und administrative Handelshindernisse zugunsten der amerikanischen Konkurrenz verzichten. Das ist – unternehmerisch gesprochen – ein gewaltiger Schritt; ich bitte Sie, ihn voll zu werten. Soweit die kommerziellen Aspekte. Zum Abschluss seien noch zwei militärische Betrachtungen angefügt:

1. Es handelt sich heute um eine Nachbeschaffung eines Fliegetyps, der von unseren Milizpiloten, nicht nur von den Berufspiloten, als sehr gut, als miliztauglich und als führbar qualifiziert wird.

2. Seit einiger Zeit legt Ihre Kommission Wert auf die Feststellung, dass wir keine militärische Beschaffung grossen Umfanges tun, mit der wir ein zukünftiges Armeeleitbild präjudizieren würden. Wir wollen später nicht hören müssen, dass man wegen dieser oder jener Beschaffung die «Art der Kampfführung» schon vorbestimmt habe.

Ich darf daher wiederholen: Wie schon früher beim «Bericht über die mechanisierten Verbände» und wie das letztmal bei der Beschaffung des Rapiers ist auch hier und heute festzustellen: Die Tiger-Nachbeschaffung präjudiziert unsere Kampfführung der neunziger Jahre nicht. Die Tiger-Nachbeschaffung ersetzt unsere alten Venoms. Als Ganzes wird unsere Kampffliegerflotte zahlenmässig sogar geringer gehalten, als sie es vor dieser Beschaffung war. Ihre Kommission hat mit 9 zu 1 Stimme die Tiger-Vorlage genehmigt.

Belser: Die finanziellen Mittel dieses Rüstungsprogramms sollen für die Landesverteidigung eingesetzt werden. Das ist auch meine Ansicht. Der Beschaffung des Schulfugzeuges PC-7 stimme ich ausdrücklich zu. Hingegen lehne ich die Tiger-Beschaffung ab, weil finanzieller Aufwand und militärische Wirksamkeit nicht in Einklang stehen.

Gestatten Sie mir dazu einige etwas weiter gefasste Gedanken. Im bundesrätlichen Bericht zur Konzeption der schweizerischen Landesverteidigung aus dem Jahre 1966 steht folgendes über die Luftverteidigung: Die Luftverteidigung habe die Bevölkerung und die Armee bei Luftgefahr zu warnen, andererseits sei es ihre Aufgabe, feindliche Luftstreitkräfte zu bekämpfen, um dem Gegner das Erringen der Luftüberlegenheit und die Einwirkung auf die Kampfhandlung am Boden zu erschweren.

Bekämpfen und Erschweren sind wertneutrale Begriffe. Man war damals sehr vorsichtig. An die Gewährung eines

ausreichenden Raumschutzes wagte man schon damals nicht zu denken. Inzwischen ist jedoch die Zeit nicht still gestanden. Nach dem Null-Entscheid des Bundesrates zum Corsair ist man rasch zur Beschaffung einer ersten Serie Tiger geschritten. Das Flugzeug war da, preislich für unser Land gerade noch erschwinglich. Man beschaffte es und wies ihm dann seine Rolle zu. Raumschutz hiess es nun, sei das, was Not tue. Der Raumschutz zugunsten unserer mechanisierten Verbände stand im Vordergrund. Vor etwa Jahresfrist haben wir gehört, dass unsere mechanisierten Verbände nicht mehr so beweglich sind, wie wir das einst dachten und lernten. Die Gegenschläge sind auf etwas über 10 Kilometer zusammengeschrumpt. Bewegungen in Bereitstellungsräume hätten vorwiegend nachts zu erfolgen. Da hat der Tiger sowieso nichts verloren, denn nachts ist er nur sehr beschränkt einsetzbar. Mit der Beschaffung des Rapiers haben wir gleichzeitig einen beachtlichen Schritt zur terrestrischen Lösung dieses verbleibenden Raumschutzproblems gemacht. Dass dieser Raumschutz durch Flieger keine heilige Kuh ist, zeigen auch die Ausführungen durch Herrn Korpskommandant Moll in der «Weltwoche» vom 21. Januar 1981. Ich zitiere: «Das Flugzeug der 90er Jahre, über das wir heute schon nachdenken, sollte wiederum ein Jäger sein. Die übrigen fallen dann einfach eine Stufe zurück, der Hunter bekämpft nur noch ganz nahe Ziele am Boden, der Tiger übernimmt schwierigere Aufgaben – also im Erdkampfbereich –, die Mirage den Raumschutz, der neue Jäger bietet oben den nötigen Schutz, damit unten relativ alte Flugzeuge zum Einsatz kommen können.»

Sie sehen, für die Raumschutzaufgabe stellt man sich in Zukunft vor, dass sie mit knapp drei Staffeln abgedeckt werden könne. Heute fordert man für die gleiche Aufgabe deren sieben. Da geht in diesen Überlegungen irgend etwas nicht ganz auf. Ich bin weder Militärpolitiker, noch möchte ich das jemals werden, doch wenn man vor solchen Vorlagen steht, macht man sich eben zwangszweise einige Gedanken. Unsere Verteidigungsanstrengungen haben in erster Linie einen Gegner zu überzeugen, dass er uns in Ruhe lassen soll. Die Beurteilung unserer Abwehrkraft wird nicht von Laien vorgenommen, sondern von ausländischen Generalstäben. Wieviel in deren Überlegungen 38 zusätzliche Tiger-Flugzeuge ausmachen, weiss ich zwar nicht. Wenn ich mir aber mögliche Gegner vor Augen halte, wie sie auch in unseren militärischen Schulen dargestellt werden, zweifle ich daran, dass dieser Tiger-Beschaffung ein sehr hoher Stellenwert eingeräumt wird. Die Beobachtung des Geschehens in Ost und West zeigt mir, dass Grossmächte weniger zögern, ihre militärischen Mittel einzusetzen, wenn sie mit kurzen Auseinandersetzungen rechnen können. Längere Konflikte werden nach Möglichkeit gemieden, oder man führt sie über Marionetten. Beispiele von Ostasien über Afghanistan bis nach Mittelamerika zeigen das.

Unsere Landesverteidigung basiert auf einer Raumverteidigung. In zahlreichen Geländeteilen wird die Abwehr geführt. Ein rasches Ueberrennen weiter Teile unseres Landes soll dadurch verhindert werden. Einem Angreifer sollen rasche Entscheidungen verunmöglicht werden. Dieses Konzept der Raumverteidigung, der Abwehr, sehe ich gerne entscheidend verstärkt; denn im Krieg fällt die Entscheidung am Boden und letztendlich nicht in der Luft.

Zur Mittelbindung: Die Anschaffung der zusätzlichen Tiger dürfte auf zirka eine Milliarde Franken zu stehen kommen. Das Ganze ist gerechnet auf einem Dollar-Kurs von Fr. 1.70; wie das letztendlich herauskommt, kann niemand sagen. Gewisse Kosten dürften auch durch bauliche Massnahmen auf einigen Flugfeldern entstehen. Die laufenden Kosten für die Fliegerei werden erneut stark ansteigen, sowohl für den Betrieb wie für die Ausbildung. Die Wartung allein benötigt ja nach Botschaft zusätzlich 80 Mannjahre. Ob diese an private Unternehmen vergeben werden oder in eigener Regie eingesetzt werden: die Kosten dürften ähnlich sein. Der Treibstoffverbrauch wird bei der Fliegertruppe weiter steigen. Schon heute fällt auf die Flieger mehr als die Hälfte des

Treibstoffkonsums der ganzen Armee. All diese Mittel stehen nun einfach nicht zur Verfügung für die Ausbildung und Ausrüstung des Gros der Armee. Die Masse der Infanterie hat praktisch nichts, womit sie sich gegen Helikopter aller Art wehren könnte, andere Truppen drohen zum Schrottladen der Armee zu werden. Ich verzichte da auf etwas detailliertere Erläuterungen.

Die Aufwendungen für die Erdstreitkräfte und für die Luftverteidigung sollten in einem ausgewogenen Verhältnis stehen. Bei den galoppierenden Kosten für Rüstungsgüter kommen wir einfach um eine Beschränkung bei Flieger und Flab nicht herum. Denken Sie an all das, was für die Zukunft da angemeldet wird: Jet-Trainer, Ersatz Bloodhound, Kampfhelikopter, dann Transporthelikopter, neuer Jäger usw. – Wie will man das überhaupt bezahlen?

Mit dem heutigen Milliardenentscheid manövrieren wir uns weiter in Engpässe und Sachzwänge. Das will ich nicht; deshalb lehne ich diese Tiger-Beschaffung ab.

Affolter: Die Bedenken, die soeben durch Herrn Belser geäußert wurden und die ihn zum Antrag auf Ablehnung der Tiger-Kampfflugzeug-Beschaffung führen, stammen – wenn ich ihn richtig verstanden habe – einerseits aus Zweifeln an der Gültigkeit der heutigen Doktrin unserer Luftverteidigung, Zweifeln über die militärische Wirksamkeit dieser Doktrin, andererseits aber auch aus einem gewissen Missbehagen, dass hier gegen eine Milliarde Franken für Luftkriegsmittel verwendet werden sollen; sehr viel Geld, das auch anderen Bereichen der Landesverteidigung sehr wohl anstehen würde.

Ich kann diese Bedenken des Herrn Belser nicht teilen und muss meinerseits gewisse Betrachtungen anstellen, die die überwiegende Mehrheit der Kommission dazu geführt hat, die Anschaffung der Tiger-Kampfflugzeuge in zweiter Serie zu befürworten.

Die Rüstungsbeschaffung in einem Kleinstaat, speziell bei angespannter Finanzlage, wie wir sie gegenwärtig in der Schweiz haben, gleicht mehr und mehr der Quadratur des Kreises. Die Technologie läuft uns davon. Die Beschaffungskosten steigen langsam ins Astronomische, insbesondere bei den Flugzeugen. Die Beschaffung des nur Nützlichen kommt für uns in der Landesverteidigung schon längst nicht mehr in Frage. Die Auswahl des absolut Notwendigen – immer im Hinblick auf das Kriegsgenügen – bereitet schon grösste Mühe, wie wir bei solchen Beschaffungsvorlagen immer wieder feststellen müssen. Ohne klare Prioritäten und ohne weitsichtige Planung, die dann aber auch konsequent durchgezogen werden muss, ist der Rüstungssektor überhaupt nicht mehr denkbar. Und gerade in dieser Hinsicht geht mir das Verständnis für die Überlegungen von Herrn Belser im Zusammenhang mit dieser Vorlage ab. Diese Vorlage über die Beschaffung von Kampfflugzeugen des Typs Tiger steht nicht einsam im Raum; sie ist wesentlicher Bestandteil des Armeeleitbildes 80. Sie wurde in den von uns abgesegneten Richtlinien zur Regierungspolitik 1979/1983 angekündigt und ist im Finanzbedarf von 7,6 Milliarden Franken für Investitionen enthalten, welche dort vorgesehen sind. Sie ist eingereiht unter den Vorhaben erster Priorität.

Um diesen wesentlichen Bestandteil aus dem Rüstungsprogramm herauszubrechen, bedürfte es schon ganz besonderer Gründe: Veränderte Verhältnisse, die die gültige Einsatzdoktrin, auf der wir aufbauen, aber auch die festgelegten Prioritäten aus den Angeln heben würden. Solche veränderte Verhältnisse liegen nicht vor. Sie wurden von Herrn Belser auch nicht nachgewiesen. Er hat die Notwendigkeit des Raumschutzes erwähnt. Man weiss in der Militärkommission, dass auch ich gewisse Bedenken hege in bezug auf die Einsatzdoktrin der mechanisierten Verbände. Aber auch bei kürzeren Einsatzzuständen, die vorhin erwähnt wurden, brauchen wir den Raumschutz der Flugzeuge. Die Verstärkung der terrestrischen Abwehr durch den Rapiert dispensiert uns nicht von einer wirksamen Luftverteidigung. Erste Priorität hat die Beschaffung eines Kampfflugzeuges, weil nach wie vor einer wirksamen Luftverteidigung im Hin-

blick auf die Abschreckungswirkung grösste Bedeutung beizumessen ist. Erste Priorität hat diese Vorlage auch, weil sie zugleich Ersatzbeschaffung ist; Ersatz für überalterte Kampfflugzeuge, an denen, wie man feststellte, der Holzwurm nagt, denn einige der Venoms haben offenbar noch Holzbestandteile. Der Kampfwert dieser Venoms ist heute gleich null; wir können sie im Luftkampf gar nicht mehr einsetzen. Erste Priorität hat die Vorlage schliesslich auch, weil wir mit dem Tiger ein Kampfflugzeug bekommen, das hinsichtlich der Beschaffungskosten noch in der Reichweite unserer Rüstungsanstrengungen und der verfügbaren Finanzen liegt.

In einem gewissen Sinn teile ich die Bedenken des Herrn Belser, dass die Beschaffungskosten sich in astronomische Summen auswachsen. Dieser Tiger aber ist ein Flugzeug, das wir uns noch leisten können, obschon es vielleicht nicht mehr zur absoluten Spitzenklasse gehört. Aber ich hege grosse Zweifel (und weiss mich da mit Luftwaffenspezialisten einig), ob sich unser Land die nächste Flugzeug-Generation, die sogenannten polyvalenten Hochleistungsflugzeuge, noch leisten können, mindestens ob in genügender Anzahl. Diese Erkenntnis wird sich dann möglicherweise, Herr Belser, in einer Aenderung der Einsatzdoktrin niederschlagen müssen. Aber so weit sind wir heute noch nicht und werden es auch in einigen Jahren noch nicht sein. Solche Überlegungen können jedenfalls im Rahmen der jetzt laufenden Rüstungsbeschaffungsvorhaben, im Rahmen der Verwirklichung des Armeeleitbildes 80, niemals dazu führen, zu diesem dringenden Beschaffungsvorhaben nein zu sagen. Wir wollen nicht noch einmal einen Nullentscheid provozieren, wie es seinerzeit beim Corsair der Fall war.

Der Bundesrat hat nachgewiesen, dass es keine echten Alternativlösungen zum Tiger gibt. Noch weniger wäre in Betracht zu ziehen, anstelle der Beschaffung von Kampfflugzeugen etwa Kampfhelikopter zu kaufen. Hier muss sich offenbar der Dunst der Unsicherheit, der über dieser ganzen Sache liegt, noch wesentlich verziehen, bevor man solche Dinge ins Auge fassen darf.

Ich möchte Sie bitten, zu dieser Beschaffungsvorlage ja zu sagen. Die Armee hat diese Flugzeuge nötig, und ich glaube, wir können die Anschaffung verantworten.

Weber: Ich möchte vorausschicken, dass diese Art, eine Eintretensdebatte auszuschalten, etwas ungewöhnlich ist. Auch wenn man keinen Nichteintretensantrag stellen will, so hat man vielleicht doch allgemeine Bemerkungen, und es kann damit vermieden werden, dass man viermal, nämlich zu jeder Einzelfrage, das Wort ergreifen muss.

Nun, ich muss gestehen, dass man von seiten der Militärkommission alles daransetzte, um die Mitglieder in den Besitz all jener Kenntnisse gelangen zu lassen, die nötig sind, um ein objektives Urteil über die Vorlage im gesamten, aber auch im Detail fällen zu können. Ja, es wurden den verschiedenen Stellen des EMD sogar jene wohlgehüteten Geheimnisse ausgerissen, die man nicht freiwillig preisgab. Wenn ich nun zwei, drei Sätze verliere zu anderen Dingen in der Botschaft, dann tue ich das deshalb, weil ich nachher das Wort nicht noch einmal ergreifen will. Besonders im Zusammenhang mit der Beschaffung des neuen Schulflugzeuges können die gemachten Vorwürfe an die Adresse des Departementes und seine Dienststellen nicht überhört worden sein. Eine Lehre dürfte daraus gezogen werden, dass man nämlich weder von behördlicher noch privater bzw. wirtschaftlicher Seite bereit ist, sich mit halben Wahrheiten zu begnügen. Dabei möchte ich diese Halbwahrheit richtig verstanden wissen. Verspätete Informationen und wohl unvollständige Informationen können als böswillige Geheimniskrämerei oder gar Irreführung ausgelegt werden – zu Recht oder Unrecht, das bleibe dahingestellt –, aber es ist doch immer so, dass die Sachbearbeiter einen unheimlichen Informationsvorsprung haben. Sachlich bin ich davon überzeugt, dass mit der Vorlage jene Beschaffung vorgeschlagen wird, die einerseits nötig zu sein scheint, davon habe ich mich überzeugen lassen, andererseits aber auch

angemessen und vertretbar ist. 880 Millionen, das ist eine grosse Summe. Sie müssen als Opfer aufgebracht werden. Man scheint sich in diesem Lande darauf zu besinnen, dass sie auch bezahlt werden müssen und wie sie bezahlt werden können. Es hat sich etwas geändert in der letzten Zeit. Nun, ich bin noch weniger als Herr Belser Militärpolitiker, und trotz vorhandenem Willen könnte ich dies auch nicht werden. Aber mich haben die Argumente in der Kommission schon beeindruckt, die Herr Belser als Offizier vorgebracht hat: Es fehlt irgend etwas, ein Konzept, das uns Aufschluss darüber gibt, was nachher kommt, was uns auch vermehrt die Gewissheit zu geben vermag, ob das, was gekauft ist, auch richtig ist. Zweifel bestehen, und Zweifel sind hüben und drüben angemeldet worden. Es wurde zum Beispiel in unseren Kreisen darauf verwiesen, dass Herr Bundesrat Gnägi 1966 festgestellt hatte, «die Bekämpfung von Erdzielen ist die Hauptaufgabe unserer Flugwaffe», und 1972 hat er dann gesagt: «Der Wechsel in der Beschaffungspriorität vom Erdkampf zum Raumschutz ist somit vor allem durch diese zeitliche Verschiebung der Beschaffung und durch die inzwischen als Überbrückungsmassnahme getroffene Verstärkung der Hunter und ihrer zusätzlichen Ausrüstung für den Erdkampf bedingt.» Ich bin nicht so überzeugt, ob man bei den zuständigen Stellen weiss, was man will, und zwar, was man jetzt will und was man in Zukunft will.

Zur Einsatzdoktrin: Herr Belser hat seine Bedenken dargelegt. Die 72 Tiger-Flugzeuge reichen heute lediglich aus, den Raumschutz für eine einzige mechanisierte Division während einer beschränkten Dauer zu gewährleisten. Die zweite Serie ist nach Meinung des Bundesrates für folgende Zwecke nötig: erweiterter Schutz der Infrastruktur zu Beginn eines Konfliktes im Ausland, der Mobilmachung, des Aufmarsches, der Erstellung der Kampfbereitschaft und des Einsatzes der mechanisierten Truppen. Ohne Zweifel wird – falls man dieser Logik folgt – mindestens eine dritte oder gar vierte Tranche Tiger nötig werden, weil wir ja drei mechanisierte Divisionen besitzen und weil heute eine mobile Armeereserve diskutiert wird, die auch des Raumschutzes bedarf. Zu diesen zwei Punkten wird eine Diskussion über einen zu beschaffenden Erdkämpfer kaum möglich sein. Die Hauptaufgabe der schweizerischen Luftwaffe ist um Jahrzehnte hinausgeschoben.

1980 fand eine ziemlich heftige Debatte um die Beschaffung des Tieffliegerabwehrsystems Rapier statt. Hauptargument für die Beschaffung war damals die Allwettertauglichkeit des Rapiers, insbesondere wegen der möglicherweise bei Nacht stattfindenden Aufmarschphase der mechanisierten Divisionen in den Gegenschlagraum. Im Bericht des Bundesrates über den Einsatz der mechanischen Verbände vom Dezember 1979 wird klargemacht, weshalb Nacht-kampftauglichkeit für die Schutzwaffen der mechanisierten Truppen nötig ist. «Ihre Verletzlichkeit» (gemeint ist die der mechanisierten Verbände) «ist besonders gross während der Verschiebung. Solange wir uns mit den heute vorhandenen Mitteln behelfen müssen, ist es zweckmässig, grössere Verschiebungen des Panzerregimentes ausserhalb der Kampfzone bei Nacht durchzuführen.» Mit anderen Worten, eine der expliziten Hauptaufgaben des Tiger ist unerfüllbar oder zumindest sehr häufig in Frage gestellt. Herr Belser hat auf das aufmerksam gemacht. Der von ihm wahrzunehmende Raumschutz während der Bereitstellungsbewegung der mechanisierten Truppen kann von einem «Schönwetterflugzeug» schwerlich gesichert werden. Dieser Ausdruck stammt nicht von mir, sondern ist in der Kommission verwendet worden. Zusammen mit der schwachen Kampfkraft ist diese Schwäche gravierend.

Nun, die Frage der Prioritäten, wie sie von Herrn Belser aufgeworfen worden ist, kann im Bereiche der Rüstungsbeschaffung immer gestellt werden. Wer kann sie glaubwürdig beantworten? Ich weiss es nicht.

Eine andere Frage aber wird sich viel früher stellen, und die ist von Herrn Affolter auch angetönt worden, jene nämlich, wie lange wir uns die immer komplizierter und raffinierter ausgestatteten, aber auch teurer werdenden modernen

Flugzeuge leisten können. Ausverkaufware wäre immer zu teuer und der Nutzen weniger als null. Eine Luxusluftwaffe vermögen wir nicht und können wir wahrscheinlich nie finden.

Nun, ich habe gesagt, ich finde, die Vorlage enthalte das, was im Moment wichtig und auch vertretbar ist. Insbesondere das Argument, dass die veralteten Venoms ersetzt werden müssen, hat mich davon überzeugt, dass wir dieser Beschaffung zustimmen müssen.

Ich stimme deshalb auch in diesem Punkte der Vorlage zu und behalte mir vor, zu andern Punkten noch das Wort zu ergreifen.

Präsident: Ich möchte feststellen: Es geht nicht mehr um Eintreten oder Nichteintreten, sondern nur um Streichen oder Belassen der 38 Kampfflugzeuge. Wir befinden uns in der Detailberatung.

Weber: Ich habe zum Eintreten gesprochen.

Mme Bauer: Nous voterons les crédits demandés pour l'achat des 38 avions de combat du type Tiger. Ainsi témoignerons-nous de notre volonté d'accorder à notre armée les moyens de se défendre, ainsi marquerons-nous notre confiance à l'égard du Conseil fédéral et du haut commandement de l'armée qui, après avoir étudié les besoins et comparé les modèles existants, ont opté pour les Tiger et les Pilatus PC-7.

Nous estimons que, pour faire face à une situation internationale marquée par les tensions, les affrontements et la menace d'une guerre aux dimensions entièrement nouvelles, la Suisse doit développer à la fois une stratégie de maintien de la paix et une stratégie de dissuasion. Nous souhaitons d'abord que notre diplomatie intervienne sans relâche sur le plan international, qu'elle offre ses bons offices avec plus de hardiesse et de persévérance encore, mais nous souhaitons également qu'une préparation militaire efficace nous permette de résister sur notre territoire même.

En septembre 1975, dans son rapport sur le plan directeur de la défense militaire des années 80, le Conseil fédéral notait que notre défense antichars et notre défense aérienne devaient être améliorées en priorité. Or, pour exercer l'effet de dissuasion qu'on attend d'eux et pour protéger l'infanterie et l'artillerie, les avions doivent être rapides et suffisants en nombre. Fournis par la Fabrique fédérale d'avions d'Emmen, qui a tenu régulièrement ses engagements, ces dernières années, les 38 nouveaux Tiger remplaceront les Venom, démodés des points de vue tant tactique que technique.

C'est avec satisfaction, d'autre part, que nous avons appris que le 35 pour cent du crédit total demandé aujourd'hui sera utilisé en Suisse et que des commandes compensatoires ont pu être passées avec les Etats-Unis. Ainsi seront assurés de nombreux emplois dans notre pays même.

Ulrich: Ich möchte mich nur ganz kurz zu einem Detail dieser Flugzeugbeschaffung, und zwar zu den finanziellen Auswirkungen der Tiger-Beschaffung in den USA, äussern. In der Botschaft wird darauf hingewiesen, dass den Kostenberechnungen ein Wechselkurs zu 1.70 je US-Dollar zugrunde liege. Die Kursentwicklung in der jüngsten Vergangenheit hat uns aber aufgezeigt, dass hier eine Komponente enthalten ist, die voller Geheimnisse ist und uns im Verlaufe der Abwicklung noch böse Überraschungen beschweren kann. Der Herr Kommissionspräsident und auch Herr Belser haben bereits auf diese Situation hingewiesen. Schon heute tanzt ja der Dollar-Kurs um 2 Franken herum. Wir müssen heute auf der Kostenseite die Zahlen der Botschaft schon wesentlich höher hinaufschrauben. Das Unangenehmste bei einer Vorlage, bei der Beschaffungsvorlage besonders, ist immer die Ungewissheit über die finanziellen Auswirkungen. Es gibt ja sogar ein Finanzprinzip, wonach man keine Kredite bewilligen sollte, ohne die genauen finanziellen Auswirkungen auch zu kennen.

Aus diesem Grunde frage ich Herrn Bundesrat Chevallaz an, ob es nicht möglich wäre, mit den USA-Lieferanten einen festen Wechselkurs zu vereinbaren. Ich sehe natürlich die Problematik eines solchen Vorgehens auch ein, vor allem im Blick auf lange Dauer der Auslieferung. Zudem ist es ja ungewiss, ob man mit festem Kurs zum Schluss dann besser fährt oder nicht. Trotzdem vermute ich, die Privatwirtschaft würde in einem solchen Falle sich doch etwas abzusichern versuchen, und das, meine ich, sollten wir auch tun.

M. Chevallaz, conseiller fédéral: Je voudrais tout d'abord remercier la commission pour le temps et pour l'étude attentive qu'elle a consacrés au problème qui lui était soumis. Nous avons intérêt à ce que vous vous mettiez au courant avant même que le message soit déposé, et c'est dans cet esprit d'ouverture, de transparence de nos préparatifs que nous pourrions, je crois, éliminer certaines divergences qui viennent de projets qu'on vous présente au dernier moment. La collaboration a été bonne, c'est dans cet esprit de collaboration que nous sommes en train de réviser nos procédures d'armement.

Concernant l'acquisition des avions Tiger, M. Belser – je le remercie de s'être fait l'avocat du diable dans cette affaire – et certains avec lui, d'ailleurs, se sont posés la question, en face de ce message, d'un certain déséquilibre dans notre effort de préparation militaire, un déséquilibre en faveur de l'arme aérienne et du 5^e corps d'armée. L'année dernière, c'était la DCA qui était à l'honneur, avec le Rapiet et le complément du Skyguard; cette année, c'est le Tiger et l'avion-école. Mais nous pouvons répondre que nous n'avons pas, ce faisant, cédé aux talents de persuasion éloquentes des chefs de l'aviation et de la DCA, ni marqué une préférence sentimentale. Nous pensons, en effet, que la bataille aérienne, la protection du ciel, est un élément essentiel de notre défense, je dirai presque la première condition de notre défense. Je rappellerai cette idée de Gottlieb Duttweiler, dans les années 30, de faire un vaste plan de développement de l'arme aérienne – c'était, sauf erreur, un projet de mille avions que Duttweiler proposait dans une vue géniale, mais peu réaliste.

Aviation et DCA, comme elles l'ont fait avec succès, on peut le dire, de 1939 à 1945, sont en quelque sorte seules à intervenir dans la phase de la neutralité armée, de la neutralité gardée où nous sommes restés durant les premier et deuxième conflits mondiaux. Or, vous le savez, le corridor Autriche-Suisse peut être tentant pour celui qui voudrait prendre les forces de l'OTAN sur leur flanc ou sur leur arrière. Vous savez aussi que les Autrichiens, qui font un effort sensible d'amélioration de leur défense, sont, en ce qui concerne la densité aérienne, dans un très net état d'infériorité.

La première intervention est donc la garde et la sauvegarde de la neutralité. Aviation et DCA, en deuxième mission, seront vraisemblablement appelées à intervenir les premières en cas d'attaque contre notre pays, pour s'opposer à la préparation aérienne qui, selon toute vraisemblance, précèdera cette attaque; préparation aérienne consistant à bombarder nos centres, nos positions clés, à perturber la mobilisation et la mise en place, ou à faciliter l'engagement des unités aéroportées. C'est le premier risque d'attaque.

Et enfin, troisième élément, une couverture aérienne en DCA et en aviation est indispensable non seulement, j'insiste, pour des opérations de riposte, pour l'engagement d'unités blindées en contre-attaque (l'engagement mécanisé), mais cette couverture du ciel par la DCA et par l'aviation est indispensable en outre pour la couverture des positions en défense tactique. Il est évident que nous ne pouvons pas être forts partout en même temps, mais cet élément de 110 avions Tiger sera une force d'engagement mobile que nous pourrions mettre en place en marquant des efforts principaux. Il est dès lors indispensable que, par sa DCA et par son aviation de combat, notre pays se présente, pour l'agresseur éventuel ou même pour celui qui, en temps de neutralité armée, voudrait simplement passer

par-dessus notre territoire, comme un véritable nid de guêpes, à forte densité d'armes et d'avions.

L'acquisition du Tiger, de cette série de 38 avions, ne se présente d'ailleurs pas tellement comme une augmentation du parc aérien, mais plus exactement – on l'a signalé d'ailleurs – comme le remplacement nécessaire des Venom qui, à 25 ans d'âge, se sentent manifestement près du terme de leur carrière.

Quant au type de l'avion, il faut remarquer que nous restons modestes dans notre choix. Nous ne demandons pas l'acquisition du gadget dernier cri, par exemple du Tornado que l'on avait planifié il y a quelques années à 10 millions de DM l'exemplaire, et qui en coûtera vraisemblablement 60, au grand dam de mon collègue et ami Apel, qui a fait comme moi, avant d'être chef de la défense, le dur apprentissage du Ministère des finances!

On a dit que, à moins de 20 millions par exemplaire, le Tiger était l'avion du pauvre. C'est vrai, je veux bien accepter ce qualificatif, mais en considérant tout de même que cet avion du pauvre est un avion fiable, conforme à nos conditions et à sa mission. Ce petit appareil, maniable, rapide, très discret, presque invisible – si ce n'est par les radars – et très apprécié, non seulement chez nous, mais aussi à l'étranger, est vraiment – et, pour le dire, je me fonde sur l'avis de bon nombre d'officiers qui le pilotent, et de beaucoup d'experts – adapté à notre terrain restreint, coupé et compliqué. Il est également très bien adapté à nos pilotes de milice, mieux que d'autres appareils antérieurs, mieux sans doute que ne l'eût été le gros hanneton de Corsaire auquel nous avons renoncé.

Voilà ma réponse. C'est pour ces raisons que nous vous proposons de voter l'acquisition de cet appareil.

D'autres questions ont été posées. Il est vrai que l'acquisition d'avions et de DCA ne satisfait pas à tous nos besoins; c'est vrai, et nous n'entendons pas négliger l'armement antichar et le renforcement du terrain. Le président de la commission vous a expliqué tout à l'heure pourquoi, contre notre gré, nous avons été contraints de vous présenter deux programmes successifs 1981 (année dont le total sera d'ailleurs un peu inférieur au programme d'armement de l'année précédente): le Tiger et l'avion-école. Il fallait les présenter assez vite pour des questions d'enchaînement industriel de fabrication et de montage. Ils étaient disponibles, tout était prêt. Nous ne pouvions pas perdre de temps dans l'acquisition de ces deux armes.

En revanche, la nouvelle série de Dragon antichars et la munition-flèche n'étaient pas, au début de cette année, en état de maturité technique. Nous devons éprouver, notamment pour la munition-flèche, la qualité qui nous était proposée, et nous devons étudier avec les entreprises suisses les conditions d'une fabrication sous licence (notamment pour le Dragon); d'où le retard, d'où la nécessité de décomposer ce programme en deux. Mais, au mois de juin, vraisemblablement, nous pourrions présenter ce deuxième programme. Le message antichars sera donc la deuxième partie de notre programme de cette année.

Je pense d'ailleurs que ce message antichars pourrait se heurter à quelques difficultés, si l'on tenait compte de la situation financière de la Confédération. Mais je pense que nous devons consacrer à notre défense le minimum qu'elle exige. Or, notre budget militaire est actuellement, en comparaison du budget militaire de nos voisins – l'Autriche exceptée – et en particulier en comparaison des budgets militaires des pays de l'OTAN, un budget modeste, avec, si l'on compte bien tout, quelque 2,5 pour cent du produit national brut, tandis que la pratique dans les pays de l'OTAN est généralement de 3 à 5 pour cent. Et vous savez que les pays de l'OTAN, avec une bonne volonté inégale – je le veux bien – se sont engagés récemment à augmenter de 3 pour cent, en valeur réelle, leur budget militaire. Nous n'en demandons pas tant, mais ce que nous demandons, c'est de maintenir à sa valeur réelle, telle qu'elle était prévue au plan financier de la législature, le budget de l'armement. Je suis certain que nous trouverons auprès de vous de la compréhension.

Le problème du travail en Suisse a été soulevé. Nous regrettons sans doute de ne pouvoir acheter en Suisse que les avions-école. Mais je crois qu'il serait vraiment présomptueux de penser que nous aurions pu conserver en Suisse, avec toutes les restrictions qui sont mises à l'exportation des armes, une industrie d'aviation militaire. Je crois que c'est une vue de l'esprit. Il y a dans le domaine de l'aviation, d'ailleurs dans l'aviation aussi bien civile que militaire, une évidente internationalisation, une spécialisation internationale du travail. Le PC-7 lui-même, vous le savez d'ailleurs, ne sera suisse qu'à 60 pour cent de sa composition. C'est le mieux que l'on puisse faire.

En revanche, nous nous sommes efforcés – on l'a relevé dans la négociation Tiger – de procurer le maximum de travail à nos industries, soit par la fabrication sous licence, soit par des sous-traitances, soit par des compensations. M. Muheim a rappelé tout à l'heure que, pour la première tranche des Tiger, nous avons dépassé l'objectif de 30 pour cent en compensation que nous nous étions fixé. Nous avons été un peu plus ambitieux cette fois-ci en allant à quelque 35 pour cent, confiants dans la collaboration des firmes américaines; c'est ainsi que, sur ce programme d'armement aérien de 880 millions globalement conçu, c'est environ 300 millions qui seront dépensés en Suisse et qui occuperont 500 personnes pendant cinq ans.

On a soulevé – M. le président de la commission l'a fait, et, tout à l'heure, M. Ulrich vient de poser à nouveau la question – le problème du risque de change, qu'il y a eu, et que nous reconnaissons être important. Il n'est pas possible de le nier. Nous avons cru bon, avec la Banque nationale, de prendre des assurances pour la première série de Tiger, et nous avons pensé que nous étions très malins, puisque nous nous étions arrêtés à une réserve de dollars à 2.50, supposant qu'à ce moment-là le dollar était à son point le plus bas et qu'il ne pourrait que remonter assez rapidement. Donc, c'était une bonne assurance que nous prenions à 2 fr. 50. Vous savez ce qui s'est passé: le dollar est descendu plus bas et notre spéculation – on peut l'appeler ainsi – a été un échec. Je m'en console en pensant que, malgré cela, la première série de Tiger n'a pas coûté plus cher que nous le demandions. Elle a même coûté moins cher.

Pour la deuxième série, personne n'a voulu reprendre le risque de cette spéculation ni à la Banque nationale, ni chez nous, ni au Département des finances. Le prix de l'acquisition a été stipulé en dollars en un moment où le dollar était à 1 fr. 70. Si le dollar se tenait à 1 fr. 90 ou 2 francs, cela représenterait entre 80 et 100 millions de supplément à la facture, nous en sommes bien conscients.

Qu'attendre de l'avenir en matière de change? En bonne théorie économique, on devrait dire que l'inflation qui règne et qui régnera encore quelque temps aux Etats-Unis devrait avoir pour résultat de freiner la hausse du dollar et de l'amener à retrouver la situation qu'il avait il y a encore quelques mois, si ce n'est quelques semaines. Mais, pour le moment, nous constatons plutôt le contraire. L'inflation qui subsiste ne freine pas l'«effet Reagan» – je crois qu'il faut l'appeler ainsi – qui s'exerce sur le dollar. J'espère, sans vouloir de mal à l'honorable président des Etats-Unis, que cet «effet Reagan» sera, sur le plan monétaire, absorbé dans le temps et je crois que le dollar – il y a des économistes qui le pensent, quoi que l'on puisse penser des prévisions des économistes – si l'on tient compte de toutes les composantes économiques, devrait logiquement rejoindre le gîte de 1 fr. 70 ou 1 fr. 60 où il est tombé il y a quelques mois. Ce ne sont pour moi, hélas! que des vœux pieux et nous ne pouvons écarter aucune éventualité en la matière. Il n'a pas été possible d'obtenir un accord de stabilisation avec les fabricants qui ne tiennent pas à perdre sur cette affaire qu'ils négocient et qui tenaient en l'occurrence plus ou moins le couteau par le manche. Alors, nous n'avons plus qu'à faire des vœux pour que le dollar ne monte pas trop haut et, si possible, descende un petit peu. Je vous demande d'approuver l'acquisition des 38 appareils Tiger.

Präsident: Wir haben zwei Anträge: den Antrag von Bundesrat und Kommission auf Anschaffung der 38 Kampfflugzeuge Typ Tiger. Herr Belser beantragt Ablehnung dieser Anschaffung.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	32 Stimmen
Für den Antrag Belser	5 Stimmen

Beschaffung von Schulflugzeugen vom Typ Pilatus PC-7 Acquisition d'avions-école du type Pilatus PC-7

Muheim, Berichterstatter: Diese zweite Vorlage innerhalb der Gesamtvorlage war in der Kommission umstritten. Das werden Sie schon aus den zum Teil sehr interessanten Pressepublikationen und Sendungen der Massenmedien entnommen haben. Das Resultat in der Kommission lautete 7 zu 0 bei 3 Enthaltungen, bei einer übrigens begründeten Absenz im Moment der Abstimmung.

Mit dieser Vorlage will der Bundesrat unserer Luftwaffe 40 Schulflugzeuge verschaffen. Er benötigt hierzu einen Gesamtkredit von 110 Millionen Franken. In diesem Betrag sind mitinbegriffen: die Beschaffung der Flugzeuge, die geschätzte Teuerung bis zum 30. Juni und die Teuerungszuschläge nach schweizerischen Schätzungen und schweizerischer Teuerungsquote bis zum Moment der Auslieferung, die Instrumentierung, das Ersatzmaterial, Risiko, Unvorhergesehenes usw. Mit dieser Beschaffung soll das abgehende Schul- und Trainingsflugzeug P-2 ersetzt werden.

Ihre Kommission hat zunächst geprüft: Sind die Bestände an Schulflugzeugen unserer Luftwaffe vernünftig oder sind sie überdimensioniert? Wir konnten zu unserer Befriedigung feststellen, dass die Zahl der Schulflugzeuge seit 1965 bis heute von 226 Stück auf nunmehr 68 Stück zurückgefallen sind. Das bedeutet eine wesentlich rationellere Bewirtschaftung der vorhandenen Flugzeuge; es bedeutet auch selbstverständlich den zwischenzeitlichen Wegfall überalterter Bucker-Schulflugzeuge und in der jetzigen Phase des P-2-Flugzeuges. Beachten wir, dass die Lebensdauer auch hier – typisch schweizerisch! – weit über 25 Jahre ging. Das sind erhebliche Leistungen. Sie gestatten mir, dass wir hier auch einmal den Dank an all jene aussprechen, die solche Flugzeuge mit schweizerischer Qualitätsarbeit unterhalten. Es geht nunmehr darum, die 68 noch verbleibenden P-3-Schulflugzeuge um 40 Einheiten des PC-7 auf etwa 105 Schulflugzeuge «aufzumöbeln». Das ist notwendig, wenn Sie die Verwendungszwecke beachten, nämlich 1. die Ausbildung angehender Piloten und 2. weitere Einsätze bereits ausgebildeter Piloten für Flüge, die nicht mit einem Kampfschulungsauftrag direkt etwas zu tun haben, so zum Beispiel als Zielflugzeuge für die Fliegerabwehr und für ähnliche Zwecke.

Von diesem Gesichtspunkt aus ist die Kommission überzeugt, dass wir mit etwa 100 Schulflugzeugen an der unteren, aber richtigen und vertretbaren Grenze stehen. Wie steht es mit der wirtschaftlichen Seite der Vorlage? Etwa 30 Prozent dieser Beschaffung kommen aus dem Ausland. Das Triebwerk und die Propeller sind hochspezialisierte Werkteile, die nun einmal im Ausland mit grösserer industrieller Erfahrung hergestellt werden. Der schweizerische Teil zerfällt in ungefähr 51,5 Prozent für das Werk Pilatus selbst und in nicht weniger als 48,5 Prozent für die übrige Schweizer Industrie. Es muss hier doch gesagt sein, dass das Pilatus-Werk in Nidwalden, das zum Bührle-Konzern gehört, durch Untervergabe an die übrige Wirtschaft viele andere Firmen miteinbezieht. Es sind im gesamten 104 Firmen in 18 Kantonen beteiligt. Soweit zur Beschaffung.

Nun werden Sie vom Kommissionssprecher wohl erwarten, dass er sich mit der Frage auseinandersetzt, ob dieser PC-7 das richtige Flugzeug sei. Ist zudem der heutige Beschaffungstermin richtig oder sollte nicht doch dem Wunsche einer ostschweizerischen Firma Rechnung getragen werden, d. h., sollte man nicht etwas zuwarten, um eine «echte» Evaluation in späterer Zeit zu ermöglichen? Die

klare Mehrheit Ihrer Kommission glaubt, dass es vier Gründe sind, welche von der Sache her entscheidend sind, Ihnen heute die Beschaffung im positiven Sinne zu beantragen.

Erstens Kostenvergleiche: Seit einigen Jahren hat das EMD bei sämtlichen Beschaffungen nicht nur die Anschaffungskosten zu ermitteln, sondern die Gesamtkosten über die Lebensdauer des betreffenden Kriegsgerätes oder hier dieses Schulflugzeuges hinweg zu errechnen. Es werden also sämtliche Kosten des Betriebes, des Unterhaltes, der infrastrukturellen Anpassungen, der Erneuerung – alles was es über die Betriebsjahre von angenommen 25 Jahren hinweg braucht – geschätzt und aufaddiert. Und hier hat sich bei den umfassenden Vergleichen ergeben, dass die Berechnungen des EMD für die PC-7 und die Berechnungen der FWA für ihr Flugzeug AS-32 T auseinanderklaffen. Aber Ihre Kommission hat genaue Kenntnisse der unterschiedlichen Berechnungsgrundlagen. Sogar wenn Sie die Vergleiche nach FWA nehmen sollten, ist der Unterschied von etwa 40 Millionen über viele Jahre hinweg mit unbekannten Grössen versehen, so vor allem mit den unklaren Beschaffungskosten. Beim PC-7 beruht die Berechnung auf verbindlichen Offerten, bei der AS-32 T sind es hingegen vorläufige Preis-schätzungen.

Zweitens, der Beschaffungszeitpunkt. Durch das Ihnen bereits erwähnte kontradiktorische Verfahren konnte ermittelt werden, dass das Flugzeug der Ostschweiz in frühestens drei Jahren abgeliefert werden könnte; gegenüber dem PC-7 bedeutet dies eine Beschaffungsverzögerung von drei Jahren. Hier stellt sich die Frage: Ist das militärisch und ist das von der Sache her vertretbar? Die Kommission glaubt es nicht, denn diese Schulflugzeuge benötigt man jetzt. Der Abgang der PC-7 ist eine Tatsache, und im Zeitraum von drei Jahren müssen ungefähr 70 neue Piloten ausgebildet werden. Das ist doch ein erhebliches Gewicht in der Abwägung des Zeitpunktes, das für Ihre Kommission sehr entscheidend war.

Es kommt hinzu, und das wiegt meines Erachtens ebenso schwer: Die drei Jahre Zeitdifferenz ergeben sich aus der Annahme, dass die Verhältnisse in Altenrhein optimal sind. D. h. es darf beim Programm der Werkentwicklung, der Zertifizierung und der Produktion überhaupt nichts Unvorhergesehenes passieren; und das immerhin bei einem Flugzeug, das in Teilen eine Neukonstruktion ist. Es ist zwar zum Teil die Fortsetzung einer Produkte- und Entwicklungslinie, genannt BRAVO, aber es ist doch im Ergebnis eine Neukonstruktion. Wenn wir als Beispiel den PC-7 nehmen und dort feststellen, dass die Zertifizierung allein etwas mehr als zwei Jahre dauerte, während sie für die AS-32 T mit einem Jahr kalkuliert wurde, so können wir erkennen, dass man wahrscheinlich mit den drei Jahren zu knapp kalkuliert hat. Es gibt also in diesem Zeitplan verschiedene grosse Fragezeichen. Eines davon: Es wird eine Zeitperiode geben, wo zwei Flugzeuge gleichzeitig drei verschiedenen Instanzen zur Verfügung stehen müssen, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt für die Zertifizierung, dann der Truppe für die Erprobung und dem Werk selbst für Werkflüge. Sie können sich so ein Bild machen, dass die drei Jahre aller Wahrscheinlichkeit nach für eine industrielle Neufertigung nicht genügen. Soviel zum Beschaffungszeitpunkt.

Drittens Ausbildungswirksamkeit: Auch hier hat sich die «Flieger - Flab» auf unseren Wunsch hin mit Altenrhein an den Tisch gesetzt und im Detail alle fliegerischen Übungen theoretisch durchgetestet. Welche Flugtypen, welche Schulungsphasen könnte die AS-32 T bewältigen? Da gibt es eine schlüssige Erkenntnis. Der PC-7 hat nach allgemeiner Meinung eine höhere Ausbildungswirksamkeit. Was verstehen wir darunter? Ganz kurz: Ein schwereres Flugzeug mit stärkerem Motor und höheren flugtechnischen Leistungen gibt für den angehenden Pilotenschüler ein besseres Training für die spätere Phase als Kampfflieger, also mit dem Hunter oder Tiger. Das hängt eben mit der Angewohnungssituation und dem Gefühl der Schwere zusammen. Es kommt noch dazu, dass mit dem PC-7 etwa 120 Stunden

der gesamten 240 Stunden Pilotenausbildung bewältigt werden können. Beim Altenrheiner dürften es nach gewissen Schätzungen nur etwa 90 bis 100 Stunden sein. Wenn man mit dem PC-7 120 Stunden oder, wie man hofft, sogar 130 Stunden Training fliegen könnte, ist der Direktanschluss in der Ausbildung an den Doppelsitzer Hunter oder an den Doppelsitzer Tiger möglich, falls man dort mit Simulatoren den Piloten noch fördern könnte. Dies ist möglich. Es ist aber noch nicht völlig abgesichert und erprobt.

Beim Altenrheiner hört aber die Ausbildungs-Wirksamkeit bei wesentlich weniger als 120 Stunden auf; dort sei ein Direktsprung auf den Kampf-Doppelsitzer mit Sicherheit nicht möglich. Dort müsste noch ein Jet-Trainer eingeschoben werden (zurzeit der Vampire-Trainer und später ein völlig neues Schulflugzeug). Soviel zum Vergleich der Ausbildungswirksamkeit.

Noch ein Element von grosser Bedeutung: Der PC-7 ist lärmarm. Wir haben ihn auf dem Belpmoos fliegen sehen und gehört. Unsere Feststellungen: Der PC-7 steigt sehr rasch in jene Höhe, in welcher die Schulung durchgeführt wird und von wo auf die Menschen auf der Erde ein fast nicht mehr beachtbarer Lärm «gesendet» wird. Dies alles, addiert über die ganze Armee hinweg, bedeutet pro Jahr nicht weniger als 2500 lärmige Flugstunden der Flugwaffe weniger.

Zur volkswirtschaftlichen Bedeutung: Beide Flugzeuge hätten in unserem Land ihre volkswirtschaftliche Auswirkung: Eigenproduktion in den Werken und Untervergabe an übrige Betriebe der Industrie. Immerhin ist zu erwähnen, dass Altenrhein in allen Fällen über die soeben beschlossene Tiger-Beschaffung eine Quote zugeschieden erhält – das ist verbindlich –, die eine recht ordentliche Wertschöpfung pro Arbeitskraft zulässt. Wenn der PC-7 nach Stans vergeben werden sollte, wie es die Kommissionsmehrheit vorschlägt, dann wird dort die werksinterne Wertschöpfung pro Arbeitskraft kleiner sein als in Altenrhein aus der Tiger-Fabrikation. Wir glauben also auch volkswirtschaftlich und gesamthaft ein Ja empfehlen zu dürfen.

Schönenberger: Wenn ich mich im folgenden zum Schulflugzeug auch kritisch äussere, bestreite ich keineswegs, dass der PC-7 im Moment das beste beschaffungsreife Flugzeug ist. Gleichzeitig halte ich fest, dass auch die Pilatus-Werke keinen Vorwurf verdienen. Der in der Presse mehrfach angekündigte «Luftkampf» findet also überhaupt nicht statt. Es war nicht der PC-7, der von mir und andern Vertretern aus der Ostschweiz in der vorberatenden Kommission bekämpft wurde, sondern wir bekämpften das Vorgehen des Militärdepartementes bei der Beschaffung. – Und wir bekämpften dieses Vorgehen, weil vom Militärdepartement Fehler gemacht worden sind, die nicht hätten vorkommen dürfen. Nur nebenbei sei bemerkt, dass auch die unter dem Präsidium von Herrn Prof. Berchtold stehende Fachkommission für Flugzeugbeschaffungen vom EMD praktisch übergangen worden ist, indem sie im Vorverfahren (entgegen den bestehenden Vorschriften) gar nicht angehört, sondern erst orientiert wurde, als im EMD der Entscheid bereits gefallen war.

Ich will hier nicht weiter auf Einzelheiten eintreten und nicht daran erinnern, dass ursprünglich das Schulflugzeug erst für 1985 gefordert wurde (deshalb jetzt die Verspätung bei der Ostschweizer Firma), weil vorher immer die Beschaffung von Transporthelikoptern zur Diskussion stand; nicht erinnern an die Geschichte mit dem Pflichtenheft, das erst erstellt wurde, als der PC-7 längst flog; nicht daran erinnern, dass im EMD der PC-7 bereits beschlossene Sache war, als die Ostschweizer Firma von der Beschaffungsabsicht Kenntnis erhielt, von der Gruppe für Rüstungsdienste aber noch hingehalten wurde, statt dass man ihr klaren Wein eingeschenkt hätte. Es geht mir also letztlich darum, dass unsere Industrievertreter in Zukunft anders behandelt werden, als dies leider geschehen ist. Eine rechtzeitige und offene Information sollte selbstverständlich sein.

Dass ich mit meinen Ausführungen nicht übertreibe, geht aus der Aussage von Herrn Bundesrat Chevallaz in der Kommission hervor, wo er wörtlich erklärte:

«J'aurais souhaité qu'il y ait une plus grande transparence et une grande simultanéité dans les demandes d'offres. Il faut le reconnaître et prendre l'engagement que, dans des affaires prochaines, on respecte peut-être mieux cette ouverture, cette transparence et cette égalité des conditions.»

Mit Genugtuung hat uns Ostschweizer erfüllt, dass das von der Kommission am 29. Januar 1981 veranstaltete Hearing zur Feststellung geführt hat, der AS-32 T und der PC-7 seien nach dem Urteil von Fachleuten ungefähr gleichwertig, wenn auch zuzugeben ist, dass der PC-7 etwas schneller und schwerer ist als sein Konkurrent. Trotzdem ist die höhere Ausbildungswirksamkeit des PC-7, wie sie soeben vom Herrn Kommissionspräsidenten dargelegt wurde, auch bei den Fachleuten mindestens umstritten. Der AS-32 T ist also nicht aus dem Rennen gefallen, weil er ein schlechteres Flugzeug wäre, sondern weil er noch nicht fliegt und seine Leistungen noch nicht verifizierbar sind.

In diesem Zusammenhang darf ich sicher an die Sonderstellung der von Bern so weit entfernten Ostschweiz erinnern. Wir haben zwar eine sehr schöne Landschaft, können aber von dieser allein nicht leben. Auch wir sind auf Arbeitsplätze angewiesen. Ich bin deshalb Herrn Bundesrat Chevallaz sehr dankbar, wenn er die in der Kommission gemachte Zusicherung, die Ostschweiz auch bei künftigen Bundesaufträgen nicht zu vergessen, hier im Plenum wiederholt.

Abschliessend kann ich Ihnen versichern, dass ich trotz der bedauerlichen Erfahrungen in der Beschaffungsgeschichte des Schulflugzeuges mich nicht etwa der Stimme enthalten, sondern der Vorlage zustimmen werde, und zwar aus dem einen Grund: weil ich die Landesverteidigung und die materielle Kriegsbereitschaft unserer Armee über eine persönliche Enttäuschung und über die Enttäuschung eines ganzen Landesteiles stelle.

Baumberger: Im Zusammenhang mit dem Kauf des neuen Schulflugzeuges, einem Turbo-Trainer, sprachen selbst sonst abwägende Kommentatoren von einem fragwürdigen regionalpolitischen Denken. Als angesprochener Ostschweizer möchte ich dazu noch einiges beifügen.

Auszugehen ist von der Tatsache, dass die Militärkommission mit Mehrheitsbeschluss entschieden hat, über die Beschaffung Hearings abzuhalten. Dass sogar der Nidwaldner Ständevertreter zugestimmt hat, zeugt für seine stets korrekte Haltung. Nachdem Vorwürfe an das EMD bezüglich der Geschäftsabwicklung gerichtet wurden, durfte sich die Militärkommission, die ja im Auftrag des Parlamentes ihre Aufsichtsfunktion ausübt und die das Geschäft für den Rat vorzubereiten hat, nicht unbedenken über diese Einwände hinwegsetzen. Eine rechtzeitige, gründliche Prüfung scheint mir wesentlich besser als das System nachträglich eingesetzter Untersuchungskommissionen. Ich möchte auch dem Innerschweizer Präsidenten der Militärkommission für die zielbewusste und stets korrekte Durchführung der ganzen Beratung danken.

Für mich standen von Anfang an drei Fragen im Vordergrund: Wurde der Rüstungsablauf vorschriftsgemäss und korrekt durchgeführt? Ist die Anschaffung eines neuen Schulflugzeuges dringlich? Handelt es sich beim vorgeschlagenen PC-7 um ein modernes Flugzeug? Lassen Sie mich kurz zu diesen Fragen Stellung nehmen.

Vorerst zum Ablauf. Im Zusammenhang mit dem Problem des Panzer 68 hat unser Rat im Dezember 1979 ein Postulat unseres Kollegen Steiner zum Problem Rüstungs- und Entwicklungskonzept überwiesen. In der Begründung finden sich unter anderem folgende Sätze: «Schon allein dieser Ablauf zeigt uns die Schwachstellen. Es fehlt bei uns erstens daran, dass die Bedürfnisse zu wenig klar und sicher, nicht rechtzeitig erkannt, definiert, weitergegeben und verfolgt werden. Es fehlt bei uns zweitens daran, dass unsere Industrie nicht optimal in den Prozess der

Rüstungsbeschaffung einbezogen wird, jedenfalls nicht rechtzeitig».

Was ist beim Schulflugzeug passiert? Die Dokumente des EMD zeigen, dass die Vorabklärungen im Jahre 1969 begonnen haben, dass eine Vorprüfung der Projektedefinition im Herbst 1972 erfolgte, dass ein Pflichtenheftentwurf im November 1977 vorlag und dass das definitive Pflichtenheft, das eigentlich die Grundlage für die Entwicklungs- und Erprobungsphase sein sollte, am 23. Oktober 1979 genehmigt wurde. Eine Übersicht zeigt also folgenden Ablauf in diesem Geschäft: Eine erste Projektdefinitionsphase zwischen 1969 und 1978, also während zehn Jahren. Dann Entwicklung und Erprobung 1979 bis 1980 und Evaluation und Typenwahl 1980. Entwicklung, Erprobung, Evaluation innert zwei Jahren und schliesslich die Beschaffung 1981 bis 1983. Noch am 24. November 1978 hatten Vertreter der GRD erklärt, das Rüstungsprogramm 1981 sehe eine Kombination von Tigern und Transporthelikoptern vor, und zwei Monate später, am 2. Februar 1979, hiess es plötzlich, die Tiger-Beschaffung solle in einer Verbundbotschaft mit der Beschaffung des PC-7 erfolgen. Das Pflichtenheft oder Teile davon wurden an die Flugzeugwerke Altenrhein Mitte 1979, und zwar als vorläufiges unvollständiges Dokument, ausgeliefert. Die Pilatus-Werke erklärten sogar, erst im Januar 1980 einem technischen Auszug erhalten zu haben. Nun, was ist eigentlich passiert? Die seit 1969 laufenden Vorbereitungen wurden durch den Nullentscheid vom September 1972 über den Corsair abgebrochen. Nach dem Bundesbeschluss über die Tiger-Beschaffung erste Serie von 1976 wurden auch die zukünftigen Bedürfnisse der Pilotenausbildung neu vorgezeichnet und ab 1977 die Abklärungen für den Ersatz des P-2 und P-3 wieder aufgenommen. In der Folge hat sich die Lebenserwartung des P-2 entgegen bisherigen Annahmen verkürzt. Die Pilatus-Werke hatten auf eigenes Risiko den PC-7 entwickelt. Anfang 1979 wurde vor dem definitiven Erlass des Pflichtenheftes direkt die Vorbereitung der Truppenversuche in Angriff genommen. Im August 1979 wurden sie effektiv mit dem ersten und im November 1979 mit dem zweiten Versuchsflugzeug aufgenommen. Ende Februar 1980 wurde das Flugzeug vom Ausbildungschef als truppentauglich erklärt.

Es steht für mich fest, dass Ende 1978 das EMD offensichtlich eine Planungsänderung vorgenommen hat. Auf die Beschaffung der Transporthelikopter wurde verzichtet, und geschickt, wie die Flieger und Flab-Truppen mit ihren tüchtigen und in allen entscheidenden Gremien sitzenden Chefs nun einmal sind, wurde die entstehende Lücke sofort mit dem Schulflugzeug ausgefüllt. Weder das Ändern eines Planes noch das geschickte Ausfüllen einer entstehenden Lücke sind rechtswidrige Handlungen. Nur sollte man dazu stehen und nicht so tun, als wäre jederzeit und seit Jahren klar gewesen, was für ein Flugzeug man zu welchem Zeitpunkt anzuschaffen gedenke. Und sollte man es gewusst haben, so ist nicht verständlich, wieso augerechnet diese Tatsache als Geheimnis im EMD gehütet wurde. Dass im Zeitpunkt des Planungswechsels gerade noch das richtige Flugzeug verfügbar war, kann wohl als glückliche Fügung betrachtet werden. Wenn das EMD schreibt: «Zur Auswahl standen der PC-7 der Firma Pilatus und als einzige echte Alternative im Sinne der zeitlichen Forderung des Pflichtenheftes ein amerikanisches Flugzeug», so stimmt das wohl. Aber was nützt ein Pflichtenheft, das neben technischen Anforderungen klare zeitliche Abläufe, Termine für die Beschaffungsabwicklung vorsieht, aber als internes Papier gehütet wird und der beteiligten Industrie vorenthalten wird? Ist das die seit Jahren geforderte enge Zusammenarbeit zwischen den verantwortlichen Stellen des EMD und der betreffenden Inlandindustrie?

Es gibt weitere erstaunliche Tatsachen. Da existiert ein Fachausschuss für Militärflugzeuge, dem nach Reglement die Beratung des Koordinationsausschusses für Militärflugzeugbeschaffungen in Fragen der Planung, Entwicklung, Erprobung, Evaluation und Beschaffung von Militärflugzeugen obliegt. Dieser Ausschuss wurde nach Aussagen sei-

nes Präsidenten erstmals am 12. Mai 1980 bei einer Demonstration des PC-7 informiert und war vorher in keiner Phase begrüsst worden.

Ich glaube, diese Angaben genügen, um zu zeigen, dass sich die Kommission zu Recht mit dieser Beschaffung befasst hat, die bezüglich ihres Ablaufs und insbesondere der ungenügenden Information die Liste von Professor Rühl über falsch gelaufene Abwicklungen ergänzen könnte. Wenn nun heute in erster Linie die GRD kritisiert wird, so bin ich persönlich nicht sicher, ob das tatsächlich der richtige Adressat ist. Die GRD kam in diesem zehnjährigen Ablauf erst in der Schlussphase zum Zug. Planänderungen, unklare Zuständigkeitsregelungen, Informationsfehler und -mängel müssen indessen schon vorher passiert sein. Wenn die verantwortlichen militärischen Stellen ihre Bedürfnisse nicht klar und rechtzeitig definieren, ist die GRD nicht in der Lage, optimale Voraussetzungen für die zeitgerechten Entwicklungsarbeiten und die eigentliche Evaluation zu schaffen.

Im Bericht des Bundesrates vom November 1980 über das Einkaufswesen des Bundes heisst es: «Die Schaffung einer Konkurrenzlage ist dienstliche Pflicht jedes Einkäufers», und weiter hinten steht: «Infolge spezifischer Bedürfnisse des Bundes ist die Zahl der möglichen Anbieter oft nur klein. Deshalb erfolgt in der Regel die Vergebung im beschränkten Wettbewerb». Im vorigen Fall kam es überhaupt nicht zu einer echten Konkurrenzsituation. Das war — und das gebe ich durchaus zu — möglicherweise mit Rücksicht auf die Höhe der erforderlichen Entwicklungsaufwendungen sogar richtig. Aber dann wäre ein Spiel mit offenen Karten, dann wären entsprechende Verhandlungen über Auftragsbeteiligungen der verschiedenen Interessenten in einem früheren Stadium unbedingt erforderlich gewesen.

Zur Dringlichkeit der Beschaffung: Die heutige Zustimmung zur zweiten Tiger-Tranche und die notwendige Ablösung der Venom machen diese Beschaffung nach Aussagen der verantwortlichen Instanzen dringlich. Schliesslich begründet das EMD die zwingende Notwendigkeit mit Kosten- und Treibstoffeinsparungen. Dazu zwei kurze Bemerkungen:

1. Die knappen Mittel und die Notwendigkeit, verschiedene, ebenfalls als wichtig bezeichnete Beschaffungen im Rahmen des Leitbildes 1980 zu streichen, müssen den Massstab der Militärkommission für die Beurteilung von Vorlagen noch strenger machen.

2. Die Begründung von Kosten- und Treibstoffeinsparungen könnten für zahllose andere Beschaffungen ebenfalls angeführt werden. Ersetzen Sie unsere alten GMC durch moderne Lastwagen, und Sie können grosse Mengen an Treibstoff sparen und fahren zudem noch umweltschonender.

Ich möchte trotz diesen Vorbehalten aufgrund der zusätzlich gelieferten Dokumente die Beschaffungsnotwendigkeit anerkennen.

Meine dritte Frage: «Kaufen wir ein modernes Flugzeug?» wurde am überzeugendsten beantwortet. Der zugezogene Experte, Herr Leutwyler, Chef der Basisausbildung der Swissair, beeindruckte durch überlegte und der Komplexität der Materie angepasste, vorsichtige Antworten. Um so eindrücklicher war sein zusammenfassendes Urteil: «Der PC-7 ist in seinem technischen Aufbau ein Spitzenflugzeug. Ich kenne weltweit kein äquivalentes Produkt.» Aber auch eine weitere Antwort verdient erwähnt zu werden: «Ich erachte die Konzeption vom PC-7 und AS-32 T als gleichwertig.» Freuen wir uns als Schweizer über diese Urteile, denn schweizerische Weltspitzenstellungen werden im heutigen Konkurrenzkampf immer seltener.

Gestatten Sie mir noch eine letzte Bemerkung. Hinter diesem Geschäft versteckt sich nicht zuletzt die Problematik privater, im Rüstungssektor tätiger Firmen. Bei den staatlichen Rüstungsbetrieben, seien es Flugzeugwerke oder Munitionsfabriken, geht man davon aus, dass ihre Vollbeschäftigung garantiert ist. Davon profitieren auch die entsprechenden Regionen. Anders bei Privatbetrieben. Sie geniessen diese Vorrechte nicht. Überlassen wir sie vollum-

fänglich den stark schwankenden Grossbeschaffungen und versuchen wir, ihnen nicht eine gewisse Grundbeschäftigung oder eine Mitbeteiligung an Grossaufträgen zuzuhalten, so müssten sie als Rüstungsbetriebe eingehen. Wenn das ein Ziel ist, soll man es ebenfalls offen sagen. Dann würde man aber auch das angestrebte Verhältnis in der Rüstungsbeschaffung von 60 Prozent Inland- zu 40 Prozent Auslandsanteil nie erreichen können. Die äusserst ungleiche regionale Verteilung von staatlichen und privaten Rüstungsbetrieben sieht die Ostschweiz in einer schlechten Position. Obwohl ich mich in der Kommission der Stimme enthalten habe, stimme auch ich heute der Vorlage, wie Herr Kollege Schönenberger, zu. Nicht, weil ich das Vorgehen als richtig und in allen Teilen korrekt betrachte — im Gegenteil: es ist ein Musterfall einer ungenügenden Information und einer ungenügenden Zusammenarbeit mit möglichen Lieferfirmen —, auch nicht, weil ich der wenig überzeugenden und leider rechthaberischen Dokumentation über den Ablauf folge. Ich stimme zu, weil ich die Beschaffungsnotwendigkeit anerkenne, weil ich überzeugt bin, dass es sich beim PC-7 um ein modernes Flugzeug handelt, das über eine verbesserte Pilotenausbildung die Kampfkraft der Armee erhalten und steigern hilft, und schliesslich, weil ich nach den Zusicherungen von Herrn Bundesrat Chevallaz in der Kommission und nach den eingeleiteten Reorganisationen in der Rüstungsbeschaffung auf eine angemessene Berücksichtigung der ostschweizerischen Betriebe und auf eine offene und korrekte Zusammenarbeit auch mit den privaten Rüstungsbetrieben hoffe.

Zumbühl: Sie werden erkannt haben: Unsere Kommission hat diese Vorlage gründlich unter die Lupe genommen. Es war eine interessante Übung. Umfassende Orientierungen, Gelegenheit zur Fragestellung, weitere Abklärungen, Zusatzinformationen usw. führten langsam, aber sicher zum Entscheid: der PC-7 wird als gut befunden.

Über Sonderinteressen hinweg stand zum Schluss nur noch die Dringlichkeit und die Zweckmässigkeit im Vordergrund. Auch so etwas ist erwähnenswert; es zeugt von Objektivität.

Obschon sich die Presse in dieser Angelegenheit ergiebig zum Wort gemeldet hat (mit unterschiedlichen Auffassungen!), gehe ich mit meinem Kollegen Schönenberger vollständig einig, wenn er sagt, der vorausgesagte Luftkrieg zwischen der Innerschweiz und der Ostschweiz habe gar nicht stattgefunden. Selbstverständlich hat man sich hüben und drüben um die Sache sehr bemüht. Aber für diesmal war der Fall einfach klar: Der PC-7 hatte seinen Leistungsausweis im In- und Ausland schon längst erbracht. Unsere Piloten in der Armee konnten ihn über zwei Jahre erproben. Vor etwa einem Jahr stand er auch unter der kritischen Beurteilung von Fachleuten der kanadischen Luftwaffe, unter härtesten Bedingungen, 6 bis 7 Stunden pro Tag, bei Temperaturen bis 25 Grad minus, bei Schneegestöber, bei Tag und Nacht hatte sich der PC-7 zu bewähren, und er hielt tapfer durch und durfte ein ausgezeichnetes Zeugnis erhalten: mit der Empfehlung der kanadischen Luftwaffe soll dieser PC-7 als Grundschulflugzeug beschafft werden. Die Pilatus-Flugzeugwerke haben auf eigenes Risiko hin diese Maschine entwickelt. Aufgrund einer langjährigen Erfahrung im Flugzeugbau und vor allem auch dank grosser fliegerischer Erfahrung der massgebenden Leute ist es dieser Nidwaldner Firma gelungen, etwas Solides und Zweckmässiges zu schaffen.

Im harten Wirtschaftskampf ist es unvermeidlich, dass oft eine Firma zugunsten einer anderen zurückstehen muss. Die Firma Flugzeugwerke Altenrhein mit einer Belegschaft von rund 800 Arbeitern musste nun zugunsten der etwa gleich grossen Firma Pilatus-Flugzeugwerke in Stans aus bekannten Gründen den kürzeren ziehen.

Ich habe etwelches Verständnis für die diesbezügliche Enttäuschung der Ostschweiz. Aber ein Trost: Das Leben hört ja mit der Beschaffung dieser 40 Schulflugzeuge nicht auf. Bestimmt wird die FWA bei anderer Gelegenheit zum Zuge kommen. Der Präsident unserer Kommission hat zweimal

gesagt, dass die FWA an der Endmontage des Tigers beteiligt sei.

Ich mache mir keinen Hehl daraus, zu sagen, dass dieser Auftrag für einen Industriebetrieb unserer Region von enorm grosser Bedeutung ist. Allerdings muss erwähnt werden, dass dieses Geschenk nicht mühelos auf den Tisch gelegt worden ist. Es brauchte viel materiellen und geistigen Einsatz der Firma Pilatus, bis dieses Produkt marktreif war. Zudem profitiert ja nicht nur unsere Region, welche bekanntlich mit Industriebetrieben recht dünn dotiert dasteht, sondern unzählige Zulieferanten aus etwa 18 Kantonen werden sich unter die weitgehend zugeteilten Aufträge freuen. Wir hoffen, dass sich unter diesen Zulieferanten auch die FWA befinden darf.

Wenn Sie der Beschaffung dieser 40 Schulflugzeuge vom Typ PC-7 zustimmen, dann haben Sie die Gewissheit, einmal, dass die Armee von Pilatus AG in Stans zur Zufriedenheit bedient wird, und zweitens, dass unsere Jungpiloten über dieses Schulflugzeug eine optimale Ausbildung erhalten dürfen.

Mme Bauer: Je vous l'ai dit, nous voterons les crédits demandés pour l'achat des quarante avions-école du type Pilatus PC-7. En effet, les 48 Pilatus P-3 encore en exercice datent de 1955, leurs prestations sont insuffisantes comparées à celles des avions plus récents. L'armée a besoin d'avions plus rapides et plus lourds, qui assurent à nos pilotes une meilleure formation. Les Pilatus PC-7 de la maison Bührle, qui ont été présentés à la commission du Conseil des Etats, réunissent incontestablement toutes ces qualités, et les démonstrations auxquelles nous avons assisté nous ont convaincus de l'excellence de leurs performances.

Si l'avion d'Altenrhein présente également des qualités non négligeables, il faut reconnaître que l'atout principal du Pilatus PC-7 est qu'il est déjà construit et même utilisé depuis deux ou trois ans, alors que l'autre n'existe encore qu'à l'état de projet. Ainsi 40 avions PC-7 pourront être livrés en 1983, tandis que ceux d'Altenrhein, si tout va bien, ne le seraient qu'en 1986. Or, si l'on considère la situation internationale, la question du délai joue un rôle déterminant. Nous voterons donc l'achat du PC-7.

Des bruits ont couru, des critiques ont été formulées à l'encontre de ce choix. La fabrique d'Altenrhein a exprimé des doléances, reprises en charge par plusieurs de nos collègues de Suisse orientale. Afin de permettre aux membres de la commission de juger en connaissance de cause, le Conseil fédéral nous a fourni des informations nombreuses et nous tenons à l'en remercier. Il organisé des auditions, d'abord de la direction de la maison Bührle, qui fabrique le Pilatus, ensuite de la direction d'Altenrhein, enfin de la commission d'experts qui, au nom du Conseil fédéral, a procédé au choix entre les deux avions. Nous avons assisté à des démonstrations comparées du P-3 et du PC-7, et enfin les responsables de notre armée ont expliqué les raisons de leur choix. Ce faisant, le Conseil fédéral a marqué sa volonté de clarifier toute cette affaire. Si des doutes demeurent quant à la date à laquelle le cahier des charges a été fourni à l'une et l'autre partie, s'il semble que la date de livraison des avions-pilote a été avancée et que la commission d'experts a pris bien tard sa décision, il n'en demeure pas moins que le choix du Pilatus PC-7 s'impose incontestablement.

Pour mettre un terme à cette affaire et pour éviter désormais tout malentendu, nous souhaitons que la plus grande transparence soit observée, dès lors qu'il s'agit pour la Confédération de passer des commandes de cette importance. L'élément de concurrence ne peut jouer en effet qu'à la condition que toutes les parties intéressées, à l'extérieur comme à l'intérieur du pays, soient informées de la même manière et au même moment, sinon on en est réduit à passer par les exigences financières de la maison privilégiée. De l'observation de ces règles dépend en fin de compte la confiance du Parlement à l'égard du gouvernement et de l'administration. Grâce à l'information dispensée

largement par le Conseil fédéral, nous pouvons affirmer que cette confiance n'a pas été ébranlée. C'est pourquoi nous voterons les crédits demandés.

Bürgi: Als Nichtmitglied der Kommission möchte ich den Kommissionsmitgliedern zunächst das Kompliment für die gründliche und sorgfältige Vorbereitung dieses Geschäftes machen. Insofern würde keine Veranlassung für meine Intervention vorliegen. Ich lege aber in der besonderen Situation Wert darauf, dass die ungeteilte sankt-gallische Ständesstimme in dieser Angelegenheit deutlich zu vernehmen ist. In diesem Sinne konzentriere ich mich kurz auf drei Punkte.

1. Einige Betrachtungen zur industriellen Struktur der Region Rorschach, in der sich die Firma FWA befindet. In Gesprächen unter Kollegen habe ich in den letzten Tagen mehrfach den Einwand gehört: Ihr habt ja gar keine Arbeitslosigkeit in jener Gegend; warum regt ihr Ostschweizer euch so sehr auf? Da muss man eben eine Entwicklung im längeren Zeitraum beobachten. In der Rezession hat die Region Rorschach 16 Prozent der Arbeitsplätze verloren. Sie wurde deshalb unlängst, zusammen mit der Region Oberthurgau, als wirtschaftlich bedrohte Region eingestuft; das nicht etwa durch kantonale Entscheidung, sondern nach sorgfältiger Überprüfung durch das eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement. Was kann man nun in solchen Regionen tun? Die beste Politik ist, zukunftssträchtige Arbeitsplätze mit möglichst hohem Technologieanteil zu schaffen und vorhandenes Potential weiterzuentwickeln. Die Weiterentwicklung eines bestehenden Flugzeugtyps wäre zweifellos ein bedeutsamer Beitrag in diese Richtung gewesen.

2. Die öffentliche Hand und die Privatwirtschaft. Es hat gewiss niemand von der Privatwirtschaft klagbare Ansprüche auf öffentliche Aufträge. Indessen ist die öffentliche Hand letztlich doch von der Stärke der Privatwirtschaft abhängig. Sie hat deshalb ein Interesse, langfristig aufgebautes Know-how und qualifizierte Arbeitsplätze zu nutzen, und zwar möglichst gleichmässig zu nutzen.

3. Die Ostschweiz und der Bund: Ich wage zu sagen, dass die Ostschweiz ein loyales Mitglied der eidgenössischen Gemeinschaft ist, besonders auch, was die Landesverteidigung anbetrifft. Aber hier herrscht das Gefühl vor, einem Verfahren erlegen zu sein – Herr Baumberger hat es dargelegt –, das starkes Unbehagen hinterlässt. Dieses Unbehagen noch einmal deutlich zu machen, ist der Hauptzweck meines Votums. Ich füge indessen bei, dass ich aus Gründen der Loyalität gegenüber der Landesverteidigung der Beschaffung zustimmen werde.

M. Chevallaz, conseiller fédéral: Votre commission – c'était d'ailleurs bien son droit – a consacré paradoxalement la plus grande partie de son temps à l'acquisition du PC-7. Et, autre paradoxe encore, sans contester ni l'opportunité, voire la nécessité de cet achat, ni les qualités de l'avion, mais essentiellement en fonction de la querelle historique des Montaigus et des Capulets, c'est-à-dire de Altenrhein et de Stans, et surtout – ce qui nous intéresse ici – du souci légitime d'une répartition équitable des commandes et d'une concurrence ouverte. L'acquisition – cela a été dit – est incontestablement nécessaire. Le P-2, âgé de trente ans, a donné des signes de vieillesse plus rapides qu'on ne l'escomptait et a dû être retiré du service cette année, les pièces de rechange essentielles étant insuffisantes. Nous disposons de 210 avions-école dans les années 60, de 120 dans les années 70 et il nous reste actuellement 70 P-3. Le P-3 continuera d'ailleurs d'être largement utilisé, mais le PC-7 établira une excellente transition d'entraînement entre ce P-3 et les chasseurs à réaction. Il permettra aussi d'économiser les heures de vol coûteuses des appareils militaires. Le PC-7, et j'insiste ici, n'est pas un appareil d'engagement militaire et nous ne prévoyons pas, en cas de guerre, de lui attacher un canon avec du fil de fer ou des bombes avec des ficelles. Par sa qualité de maniabilité, c'est un excellent avion d'entraînement et, je le souligne, un

avion qui fait peu de bruit. Le volume global du bruit de l'instruction aérienne sera réduit. Cet avion monte extrêmement rapidement – nous l'avons vu dans la démonstration qui a été faite à Belp – il fait moins de bruit, au départ déjà, que le P-3, et il réserve ce qui lui reste de bruit, ce qui est fort peu de chose, à la haute montagne, aux alpinistes du troisième âge, car il ne travaille que la semaine, et aux légions des anges qui hantent ces hauteurs. Où ce bruit se répartira-t-il, et comment se répartira-t-il, nous serons là aussi très équitables, nous n'en apporterons peut-être pas beaucoup à Altenrhein, mais entre Sion, entre Magadino et d'autres places nous tiendrons compte de l'intérêt et des oreilles des populations. Pour le moment, il n'y a pas de quoi craindre à l'avance l'invasion d'un bruit nouveau et brutal.

Problème essentiel, avons-nous dit, de ces discussions: la procédure d'acquisition. Une remarque préalable: nous tenons à intensifier notre collaboration avec l'industrie de l'armement suisse, de manière à la mettre en mesure de préparer à temps ses offres et de planifier sa fabrication de manière également à la placer, autant que possible, en équitable situation de concurrence. Cela vaut d'ailleurs aussi pour les usines d'armement fédérales. Cela impliquerait une définition à longue portée de la conception de la défense et une planification à long terme de nos acquisitions et fabrications. Nous sommes obligés de faire ici une réserve: l'évolution technique des armements est rapide, rapide aussi l'évolution dans les conceptions de l'engagement. On ne peut bloquer pour vingt ans une conception de la défense et le programme d'armement qui en découle. Vaut-on, par exemple, sacrifier l'hélicoptère de transport à l'hélicoptère de combat, et préférer cet hélicoptère de combat à une mécanisation renforcée et techniquement performante des blindés? Problème posé qu'il faudra résoudre et qu'on ne peut résoudre dix ou vingt ans à l'avance. Il nous faut conserver en tout cas une certaine mobilité d'esprit et de décision. Nous nous efforcerons au moins de planifier, à moyen terme. Ce sera la tâche de la délégation pour l'armement, le «Rüstungsausschuss», qui existe, mais que nous renforçons – vous l'avez vu – dans ses compétences, conformément aux conclusions de votre Commission de gestion et du groupe de travail que présidait M. Kündig, visant à serrer de plus près le programme, sa préparation et son exécution. A ce propos, je dois bien admettre que la procédure de proposition du PC-7 ne donne pas à tout le monde entière satisfaction. Responsabilité du Groupement de l'armement, responsabilité de l'Etat-major ou de l'Aviation? Je ne me prononce pas et, pour simplifier l'opération, je prends cette responsabilité sur le Département militaire en général. Une indication pour la politique à suivre dans l'avenir.

Sans doute, comme on l'a relevé tout à l'heure, avait-on prévu antérieurement le remplacement des avions-école pour la première moitié des années 80. Mais je constate qu'au début de 1979 on inscrivait encore les hélicoptères de transport en priorité, sans parler des avions-école. On a, à juste titre, renoncé à cette priorité pour les motifs que j'ai indiqués tout à l'heure et il s'est révélé urgent, pour des raisons d'économie de matériel et de carburant et d'élimination plus rapide que prévue du P-2, d'accorder une plus grande importance aux avions-école et de permettre ainsi de réduire l'engagement des Mirage et des Tiger, sans nuire à la formation des pilotes. Or, il se trouvait en 1979 un avion suisse existant, volant, fabriqué en série, acquis par l'étranger, disponible immédiatement, prêt à être livré à très brefs délais. La tentation, vous l'admettez, était très forte. De toute manière, le concurrent Altenrhein, quelles que soient ses très grandes qualités, n'était pas sur un pied d'égalité et ne pouvait pas l'être. Or on a eu tort à mon avis – c'est là que l'affaire boite – de maintenir la fiction d'une concurrence ouverte. Admettons que cette concurrence était d'emblée déséquilibrée et que le cahier des charges avait été remis trop tard à l'entreprise saint-galloise. On comparait un avion volant à un avion qui était encore un avion de papier. Un excellent avion sans doute que ce pro-

jet de l'Altenrhein, mais dont les performances en poids, en vitesse et en d'autres données encore correspondent moins bien à nos besoins spécifiques que celles du PC-16 et qui ne serait livrable après essais qu'avec trois ans de retard. Mais je reconnais encore une fois l'ambiguïté qui a pu donner en 1979 quelques espérances à l'usine d'Altenrhein, une apparence de concurrence, alors que les conditions étaient d'emblée – déclarons-le – inégales. J'ai entendu ces Messieurs d'Altenrhein au début de 1980, j'ai tenté d'établir une collaboration dans la fabrication de l'engin entre les deux firmes; Altenrhein ne voulait pas se contenter de ce qu'elle considérait, à tort ou à raison, comme les miettes du festin. Il nous fallait, quant à nous, faire un choix rapide. L'avion existant et éprouvé a été choisi.

Le renforcement du rôle et des responsabilités de la délégation de l'armement doit nous permettre à l'avenir une meilleure coordination dans la procédure d'acquisition d'armement et éviter le retour à de tels malentendus. Au surplus, sachez que la Suisse orientale qui a l'avantage – je pense que c'en est un – de posséder quelques usines pouvant contribuer à l'équipement de l'armée, ce dont ne bénéficient pas toutes les régions de notre pays, ne sera pas laissée en marge dans la mesure, il est vrai, où nous disposerons des crédits nécessaires. La Confédération est d'ailleurs d'une manière générale et pas seulement pour l'armée, un bon client d'Altenrhein, même si les mesures d'économie nous touchent. La Suisse orientale qui se plaint n'est pas négligée dans les commandes actuelles, ni dans nos intentions.

Durant les cinq années, de 1974 à 1978, le groupe de l'armement a commandé aux deux cantons de Saint-Gall et de Thurgovie 10 à 11 pour cent de ses achats aux entreprises privées, soit pour plus de 60 millions par an. C'est un petit peu plus que la somme que se répartissaient, dans le même temps, les cantons de la Suisse occidentale qui, bien que plus pénibles de caractère, sont aussi des Confédérés. Mais nous veillerons dans toute la mesure de nos crédits à recourir au maximum, et dans une répartition autant qu'il sera possible équitable, aux entreprises suisses. Nous serons attentifs, par une coordination plus ferme dans nos procédures d'acquisition d'armement, à ne pas créer des illusions et à collaborer avec ouverture et dans un esprit réaliste avec nos partenaires industriels.

Präsident: Wird noch das Wort gewünscht? – Ich stelle fest, dass die Anschaffung der 40 Schulflugzeuge vom Typ Pilatus nicht bestritten ist und dass damit der ganze Absatz 1 von Artikel 1 entsprechend dem Antrag von Bundesrat und Kommission angenommen ist.

Angenommen – Adopté

*Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

Schluss der Sitzung um 12.30 Uhr

La séance est levée à 12 h 30

Kampf- und Schulflugzeuge. Beschaffung

Avions de combat et avions-école. Acquisition

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1981
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	80.081
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.03.1981 - 08:30
Date	
Data	
Seite	33-44
Page	
Pagina	
Ref. No	20 009 426

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.